

La infraestructura en la organización del espacio en Villa La Angostura: una mirada exploratoria a las redes espaciales *

Mariel A. Freire y Luciana Buffalo

INTRODUCCIÓN

Para abordar el estudio de la **Organización del Espacio Social** es imprescindible partir de dos grandes categorías teóricas, **espacio** y **tiempo**. El *espacio*, considerado como una *totalidad, dinámica y dialéctica* a través del *tiempo* requiere, para su estudio sistemático, la identificación de los **elementos** que lo conforman: los hombres, las instituciones, las empresas, el medio ecológico y las infraestructuras¹. Éstos se comportan como variables de análisis en la medida en que sean abordados desde su interacción dinámica en el todo socioespacial. Así estudiados, suponen una **interdependencia funcional**, que nos da la clave para la **comprensión de la organización de un espacio**. "La organización espacial promueve simultáneamente la vigencia de una función específica, atribuyéndole continuidad y regularidad"². *Lo que da sustento a la organización del espacio es la interrelación que mantienen entre sí sus elementos en pos de una función socioespacial dada.*

Teniendo como marco lo expuesto anteriormente, el estudio de la **organización del espacio en Villa la Angostura** se abordará teniendo en cuenta el concepto de **redes espaciales** a través de la variable **infraestructura**³, entendidas como grandes matrices que organizan y promueven la interrelación entre todos los elementos de un espacio basado en la función turística.

Por su parte, el concepto de **redes** espaciales permite abordar el estudio de la organización del espacio desde su totalidad, ya que éstas "articulan dialécticamente lo natural con lo social, lo

* Para consultas sobre la cartografía de este trabajo, dirigirse a los autores.

¹ Según clasificación de Milton Santos. SANTOS, 1988

² Id. Ibid. 1.

³ "Dotación de bienes y servicios con que se cuenta para sostener estructuras sociales y económicas. Está formada por las redes de transporte, comunicaciones, servicios". El Gran Libro de la Patagonia. Glosario. Pág. 405.

global con lo local" (BENKO, 1996). Además, las redes espaciales pueden ser entendidas desde su *aspecto material* - toda infraestructura que permite el transporte de materia, de energía o de información, y que se da sobre un territorio -y desde su *aspecto abstracto*- las redes sociales y políticas con las personas, mensajes y valores que transmiten (BENKO, 1996). En este estudio, la **infraestructura** se considerará como un conjunto de elementos del espacio constituyentes de las redes materiales y se estudiará en forma desagregada a través de los siguientes indicadores:

-*Transporte* (infraestructura vial, aérea, pasos fronterizos, servicios de transporte, etc.) y su red de vinculaciones.

-*Social Básica*: infraestructura en educación, salud, justicia, seguridad, de servicios (red de agua potable, cloacas, red eléctrica, red de gas) y Comunicaciones (teléfono, televisión, Radiodifusión, Servicio Postal, etc.).

Es importante aclarar que el trabajo que aquí se expone analizará los **elementos espaciales de la infraestructura desde su realidad y funcionalidad actual**, la cual se dirige fundamentalmente a la satisfacción de la demanda de la actividad turística y presenta un gran dinamismo que promueve aceleradas transformaciones en la organización del espacio y en el paisaje.

Villa La Angostura se encuentra ubicada al sur de la provincia del Neuquén, en la margen noroeste del Lago Nahuel Huapi a 700 metros s.n.m. Es cabecera del departamento Los Lagos (Neuquén) en la Patagonia Andina.

Se localiza a 45 km. del límite con Chile, a 82 km. de San Carlos de Bariloche y a 110 km. de la ciudad de San Martín de los Andes. Su fecha de fundación es el 15 de mayo de 1932.

En 1991 según el Censo de Población y Vivienda del I.N.D.E.C., la Villa contaba con 3041 habitantes. Actualmente posee 6000 habitantes aproximadamente⁴, lo que indica una duplicación de la población en casi ocho años.

Su función urbana está caracterizada por la imagen de aldea de montaña, la que junto con la infraestructura comercial y hotelera

⁴ Municipalidad de Villa La Angostura, 1998.

la convierten en un centro Turístico de importancia creciente en el Corredor de los Lagos⁵, ya que se encuentra en el centro geográfico de esta área⁶.

Esta ciudad, situada en un **área de frontera**, no escapa a las profundas transformaciones territoriales que impone el proceso de **integración**⁷ en el marco de la **globalización**, y, por supuesto, se ve comprometida por la **fragmentación** territorial, social y simbólica que impone dicho proceso. Éste se mueve mediante un único 'motor', que es la racionalidad del mercado, cuyo funcionamiento requiere de '**competitividad**' y de '**fluidez**' (SANTOS, 1988). Mientras la fluidez implica terminar con los obstáculos a la circulación, sea esta de bienes materiales o información, la competitividad se expresa en la especialización y fragmentación de los diferentes subespacios socioterritoriales dentro de la ciudad. En este marco, la mejora en la accesibilidad y la aceleración del transporte es una exigencia de los **espacios de la racionalidad** actual (BENKO, 1996), entendidos éstos como espacios que permiten o deben permitir que una serie de agentes alcancen objetivos previamente designados y anticipadamente calculados por la racionalidad del sistema capitalista neoliberal; básicamente la circulación y la acumulación de capital. Estos exigen acciones sobre el territorio para **articular** puntos fijos y para **vincular** los flujos o líneas entre los distintos centros integrados a los mercados mundiales (LAURELLI, 1996). Articulación y vinculación, si bien son parte de un mismo proceso se materializan de formas diferentes. La infraestructura del

⁵ Corredor de los Lagos: espacio de funcionalidad turística de traslado y estadía, comprendido desde el lago Aluminé en la provincia de Neuquén hasta el río Corcovado en la provincia de Chubut. Tiene un ancho de aproximadamente 100 km y la capital del Corredor es San Carlos de Bariloche. Reúne tres provincias y seis Parques Nacionales

⁶ Área: "espacio de la superficie terrestre sometido a diferentes criterios de delimitación de acuerdo con las razones de su existencia" (Diccionario de Geografía, 1986).

⁷ Se entiende por Integración a un "conjunto de naciones que aceptan voluntariamente unir algunas de sus políticas fundamentales para actuar solidariamente frente a terceros países. Se integran así espacios geográficos con intereses y objetivos comunes" (ROFMAN Y LAURELLI, 1996). Se recomienda consultar para este párrafo: FREIRE, 1997.

transporte es entonces un indicador central en nuestro análisis. Infraestructura para los bienes y las personas –rutas, pasos, puentes, puertos, conexiones lacustres, terminales internas de carga e infraestructura social y de comunicaciones para articular, e infraestructura menos tangible –movimiento de capitales, información- para vincular (FREIRE, 1997).

Las redes pueden conformar un **espacio reticulado**⁸ en pos de la globalización con normas y agentes coherentes a dicho proceso, pero también crean en función de lo anterior **espacios de transición**: porciones del territorio que permiten comunicaciones coherentes, precisas y rápidas respondiendo entonces a las demandas de actores y agentes concentradores de poder en la gestión y en la toma de decisiones. **Villa La Angostura** se encuentra dentro de este tipo de espacios.

De esta presentación se desprende que los elementos de la infraestructura articulan, vinculan y condicionan entonces la existencia de las redes. Ellos juegan un papel central en los procesos de internacionalización y de organización del territorio (LEGNA VERNA, 1996). Por ello consideramos que la infraestructura entendida como red material, y como elementos del espacio prestadores de servicios, constituye *los canales o pasillos* por los que circulan no sólo bienes, recursos financieros e información entre los diferentes agentes, sino también, las relaciones entre la economía nacional e internacional. Y la ciudad, en este caso Villa la Angostura se presenta como un *nodo* intermediario al cual llegan y desde los cuales salen estos flujos de información y mercancías (LEGNA VERNA, 1996).

A partir de este marco conceptual, los *objetivos generales de este trabajo son*:

Realizar un aporte al estudio de la organización del espacio a

⁸ "Construcción deliberada del espacio como marco de vida, dispuesto a responder a los estímulos de la producción en todas sus formas materiales e inmateriales. Mediante las redes se apuesta no a la ocupación de áreas, sino a la preocupación de activar puntos, líneas o de crear nuevos..." DURAND, LÉVY, RETAILLÉ. (En BENKO, 1996).

partir del sistema de redes aplicada a la variable infraestructura y,

Comprender la **organización del espacio** de Villa la Angostura como cabecera del departamento Los Lagos en base al sistema de redes aplicado a la variable infraestructura, identificando las redes materiales y su correspondiente funcionalidad.

Para ello hemos planteado los siguientes **Objetivos específicos**

Observar e identificar los elementos del espacio vinculados a la infraestructura del transporte, social básica y de comunicaciones que articulan y vinculan a la ciudad a nivel local, regional, nacional y supranacional.

Analizar la funcionalidad territorial que adquieren dichos elementos del espacio en su dimensión social, política y económica productiva central en la organización del espacio en Villa La Angostura.

Caracterizar los elementos del espacio como estructura de las redes y como fuerzas que integran y desintegran la organización del espacio y la identidad urbana.

Comprender las transformaciones actuales y futuras en la organización del espacio en Villa La Angostura como ciudad en área de frontera, en área de integración y fragmentación y en área de superposición y tensión⁹ de redes espaciales.

La infraestructura del transporte en Villa La Angostura

En esta sección se detallarán los elementos de la infraestructura del transporte que vinculan a Villa La Angostura con el resto del país y a nivel internacional. Para ello se tendrá en cuenta dos tipos de infraestructura de transporte:

- estática, referida a las construcciones materiales y
- dinámica, a los servicios que éstas prestan para su funcionamiento y uso social.

⁹ "Donde las redes existen, éstas no son uniformes. En un mismo espacio existe una superposición de redes, que incluyen redes principales y redes afluentes o tributarias, conjunto de puntos o trazados de líneas...Teniendo en cuenta su aprovechamiento social, se registran desigualdades en el control y regulación de su funcionamiento. La circulación prevalece sobre la producción propiamente dicha y los flujos se tornan más importantes para la explicación de una determinada organización espacial". (BENKO, 1996).

Dentro de la infraestructura estática se encuentra la red vial existente, que puede jerarquizarse como ¹⁰:

-Red primaria: rutas de acceso nacionales y/o provinciales, que atraviesan el ejido. Entre ellas la ruta Provincial Nro.66 de acceso al Cerro Bayo.

-Red secundaria: accesos locales sin pavimentar, pero que debido a su importancia unen distintos núcleos barriales de la localidad.

-Calles: infraestructura vial de tipo consolidado que permiten la accesibilidad a las zonas urbanizadas.

Infraestructura del Transporte y Accesibilidad a Nivel Local, Interregional y Nacional

Accesibilidad a nivel Local, Interregional y Nacional

La vía de mayor jerarquía es la Ruta Nacional 237 (pavimentada), que une a la región con el resto del País y es de gran importancia para el acceso a la localidad de San Carlos de Bariloche. La unión regional se da a partir de distintas vías de comunicación: desde la localidad de Villa La Angostura se realiza por medio de la Ruta Nacional 231, que empalma hacia el este con la 237 y se comunica hacia el sur con San Carlos de Bariloche, y hacia el norte con la Ruta Provincial N°65 proveniente de Villa Traful. Al oeste, la ruta 231 se comunica con la República de Chile y al norte con San Martín de los Andes y Villa Traful en su conexión por medio de la Ruta Provincial N°65.

Dentro del ejido la importancia vial está determinada por el eje longitudinal Este-Oeste de la Ruta Nacional N°231, que atraviesa el área urbana más densamente poblada de la localidad. Allí se la denomina Avenida Arrayanes que en la mitad de su recorrido céntrico sufre una derivación: hacia el sur se transforma en Avenida Nahuel Huapi, que comunica al centro con el puerto lacustre de origen glaciario conocido como La Angostura y hacia el oeste continúa la Ruta Nacional N°231 que va hasta el límite internacional con la República de Chile.

¹⁰ Análisis de indicadores turísticos de la Zona Sur - Provincia de Neuquén. Secretaría de Estado de Producción y Turismo. Abril de 1997.

Existe una red de calles en los barrios conocidos como El Cruce, Las Piedritas y Once que deriva hacia las dos redes principales de acceso, Boulevard Nahuel Huapi y Avenida Arrayanes. En el resto del ejido las vías de menor jerarquía tratan de seguir la topografía del lugar.

Existen en la localidad muy pocas arterias asfaltadas, entre ellas la Avenida Arrayanes, el Boulevard Nahuel Huapi y el acceso sin nombre a la Península de Puerto Manzano. Si se considera a la totalidad de la red circulatoria, su tamaño es desproporcionado con respecto al acceso a las distintas propiedades, por lo que se hace dificultoso el mantenimiento de la misma. La gran mayoría de las calles presentan una difícil transitabilidad: polvorientas y con gran cantidad de pozos en verano y en invierno se anegan por el intenso régimen de lluvias (BENÍTEZ, 1998).

Por otra parte la finalización de la construcción de la Ruta nacional N°231 significó un factor muy importante de desarrollo y contribuyó a establecer la identidad de la localidad ¹¹. La obra de pavimentación fue finalizada a principios de 1994. A partir de la fecha, la localidad comenzó a tener su propio dinamismo, que ya había comenzado en 1990.

Se comienza a consolidar el perfil económico, basado principalmente en un turismo selecto y familiar que busca descanso y contacto con la naturaleza. Antes de la construcción de la Ruta, el Turismo era predominantemente de paso, mientras que actualmente Villa La Angostura es una localidad de **destino turístico**.

A partir de los '90 se produce una explosión edilicia muy importante, principalmente destinada al turismo: construcción de cabañas, hosterías, complejos hoteleros, etc ¹².

¹¹ La Ruta se había comenzado a construir con el gobierno de Onganía, y fue interrumpida debido principalmente a personas de altos recursos que había adquirido tierras en el Country Cumelén y pretendían privacidad, ya que la Ruta pasa por la entrada del Country.

¹² En 1990 la capacidad de camas hoteleras aumenta un 400% (Fuente: Secretaría de Turismo de Villa La Angostura, 1998).

Dentro de la infraestructura de servicios del transporte, Villa La Angostura cuenta actualmente con Terminal de Ómnibus, la misma tiene capacidad para dos o tres ómnibus, que en temporada alta (verano e invierno o fines de semana largos) no alcanza a cubrir las demandas del tráfico. Las empresas de ómnibus que realizan algún recorrido hacia o desde la Villa son cinco, con frecuencias de una a tres veces por semana, uniendo San Martín de los Andes, Neuquén, y Bariloche.

En cuanto al servicio de traslado urbano, una empresa de ómnibus y taxis, brindan el servicio.

Otro modo de acceder a la localidad es vía lacustre a través del lago Nahuel Huapi, altamente transitado en la zona de San Carlos de Bariloche pero poco explotado su tránsito en la zona de Villa la Angostura.

El puerto lacustre receptivo dentro del ejido es el Puerto Angostura, ubicado en la zona de la Villa.¹³

El uso que presentan dichas redes es principalmente de tipo turístico proveniente del Alto Valle del río Negro, Buenos Aires y Chile. La mayoría de los turistas acceden a la localidad en automóviles propios y en menor medida en transporte terrestre regular y mediante alquiler de automóviles en Bariloche.

Accesibilidad a Nivel Internacional

A nivel internacional - conexiones con Chile y otros países - y además del acceso terrestre, se accede a Villa la Angostura mediante el tránsito aéreo, el cual se realiza desde el aeropuerto Bariloche (Río Negro) o desde el aeropuerto de Chapelco, (San Martín de los Andes).

Varias empresas aéreas brindan actualmente el servicio desde S.C. de Bariloche realizando conexiones con el resto del país (Aerolíneas Argentinas, L.A.D.E., T.A.N., KAIKEN, L.A.P.A. Southern Winds) con frecuencias variables según la temporada.

¹³ Este tipo de acceso fue el único habilitado durante el año 1993, en el que debido a las precipitaciones se interrumpió el tránsito por la ruta nacional 231 (a Bariloche) y también se tornó dificultoso, como todos los inviernos la transitabilidad por la ruta nacional 234 (a San Martín de los Andes), quedando como única conexión con el exterior el tránsito lacustre. (BENÍTEZ, 1998)

A nivel internacional, tanto Aerolíneas Argentinas como T.A.N. brindan servicios semanales uniendo Sao Paulo y Puerto Montt respectivamente con San Carlos de Bariloche¹⁴.

En cuanto al transporte Terrestre la localidad se comunica con Chile a través de tres empresas de ómnibus que comunican Osorno, Valdivia, Puerto Montt y Bariloche, con frecuencias entre dos y cinco veces por semana.

En la tabla 1, se observan las distancias a las principales localidades chilenas.

En el caso de los turistas internacionales, si bien la escala final no es Villa La Angostura, hay turistas que toman como destino la localidad, pero la mayoría tiene una estadía de un día aproximadamente. El impulso otorgado al turismo de Brasil - gestiones mancomunadas de la Secretaría Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche y el Emprotur (Ente Municipal de Promoción Turística)-, sugiere prever un incremento considerable de turistas brasileños en la Villa, en el circuito del Corredor de Los Lagos.

La importancia del paso Cardenal Samoré:

Actualmente el paso fronterizo Cardenal Samoré, ex - Puyehue, cumple un papel significativo en las relaciones y vinculaciones chileno argentinas, siendo el segundo paso en importancia, después del de Mendoza, utilizado para el transporte de cargas y personas entre los dos países. Su altura es de 1324 metros sobre el nivel del mar y vincula a las ciudades de Osorno, Valdivia, Puerto Montt en la X región de Los Lagos con la ciudad de Villa La Angostura en la provincia de Neuquén. Este paso puede ser transitado por todo tipo de vehículos y permanece abierto todo el año debido a las características naturales que lo favorecen. Además está pavimentado casi en su totalidad (solo restan 32 Km por completar). Los trámites aduaneros son rápidos debido a la infraestructura con la que cuentan las aduanas de ambos países.

La importancia de este paso se evidencia en la figura 1 donde

¹⁴ Fuente: Secretaría de Turismo de San Carlos de Bariloche. 1998.

se representa el número de personas que ingresaron y egresaron del país en 1996 por todos los pasos de la región dependiente del Departamento de Migraciones de San Carlos de Bariloche, y que pone de manifiesto la preponderancia de este paso con un 73% del total de circulación de personas.

Esta notoria diferencia se hace evidente en el movimiento de personas que registra la Secretaría de Turismo de Villa La Angostura que han utilizado el paso Cardenal Samoré. En la tabla 2, se presenta el número de personas que ingresaron y egresaron del país en el año 1997 y en el verano de 1998, lo que muestra el considerable aumento del tránsito en relación a los totales de 1997, y donde los tres primeros meses de 1998, ya concentran un 60% del total del año anterior.

Además, el paso Cardenal Samoré presenta características de gran importancia, ya que es uno de los Pasos priorizados por ambos países para poner en marcha el Corredor Bioceánico.

En relación al proyecto del Corredor Bioceánico, el gobierno provincial neuquino prioriza el Paso de Pino Hachado para llevar adelante la conexión polimodal¹⁵ que se desplazaría desde Brasil (en el Atlántico, o utilizando el puerto de Bahía Blanca y el ferrocarril hasta Zapala) hasta puerto chileno (Pacífico) pasando por esta zona. Es una obra de gran envergadura que refleja la dimensión macroeconómica y vertical de la integración. Actualmente, el Paso antes mencionado no está en condiciones de ser utilizado debido a la falta de infraestructura vial necesaria para el tránsito de contenedores de gran porte. Es por este motivo, que se vislumbra el paso Cardenal Samoré como la alternativa más viable hasta tanto se finalicen las obras necesarias. Mientras tanto el gobierno provincial rionegrino sostiene desde su gestión política la concreción del Corredor que tiene como eje San Antonio Este-Bariloche - Samoré con los puertos chilenos.

No se pueden dejar de mencionar las consecuencias que este

¹⁵ Transporte multimodal: es aquél en el cual la mercadería es trasladada utilizando dos o más medios de transporte.

proyecto provocaría en la ciudad de Villa La Angostura, ya que la única alternativa vial posible hacia el paso internacional lo constituye la Ruta Nacional N°231 que se desplaza por el centro de la ciudad. Se estima que, una vez puesto en marcha este proyecto, unos trescientos camiones diarios con contenedores pasarán por la zona. El impacto del funcionamiento del Corredor sobre Villa la Angostura es inminente y afecta todas las dimensiones de la organización del espacio: la económica, alterando la función turística de la ciudad, la política, contraponiendo gestiones a nivel local, provincial y binacional, la social, socavando los ya escasos lazos de solidaridad que el sistema capitalista neoliberal impone, y la ambiental, aumentando el riesgo de accidentes y alteraciones sobre los recursos naturales y el paisaje, base de la actividad económica actual, y alejando aún más la posibilidad de alcanzar un desarrollo con cierta sustentabilidad.

Asimismo hay un proyecto de ruta de Circunvalación que fue hecho hace unos quince años, que a partir del mes de marzo del corriente año se ha agilizado a través de la confirmación de un aporte no reintegrable de la provincia de Neuquén. Su concreción cambiará el paisaje del ejido, (ya que en la actualidad su trazado se encuentra en zona urbana, lo que la descalifica como de "circunvalación"), pero responde a la urgencia de descongestionar la circulación del transporte de cargas evitando que estos pasen por el centro urbano.

Infraestructura Social Básica

A continuación se describirán los elementos de la infraestructura básica de servicios sociales con que cuenta Villa La Angostura. Para ello se considerará como Infraestructura Social Básica a aquellos servicios esenciales relacionados con la Salud, Educación, Justicia y red de servicios básicos (electricidad, gas, cloacas, agua potable, etc.) existente en Villa La Angostura.

La Infraestructura de **Salud** con la que cuenta la localidad es: un Hospital de grado III de complejidad y dos centros de salud de grado II de complejidad. Esto implica el traslado de los casos más graves al hospital de San Carlos de Bariloche o Neuquén.

En **Educación**, la localidad cuenta con dos establecimientos de nivel inicial, cinco de nivel primario y uno de nivel secundario. Los jóvenes que finalizan sus estudios secundarios emigran en general hacia Neuquén, el Alto Valle del Río Negro o Bariloche, para continuar sus estudios o para entrar en el mercado laboral.

En cuanto a los servicios vinculados con la **Justicia** la Localidad cuenta con un Juzgado de Paz. En caso de necesitar otro tipo de asistencia judicial, deben trasladarse hacia Junín de los Andes, de donde depende en estos casos.

En relación a la **Seguridad** la localidad cuenta con Cuartel de Bomberos, Gendarmería, Prefectura y Comisaría de Policía.

Los servicios de **agua potable, luz gas y cloacas** están desigualmente distribuidos. La localidad se abastece de agua por dos acueductos que se encuentran en buen estado de conservación, uno que toma el agua del arroyo Colorado y el otro del arroyo las Piedritas. Toda la población se encuentra abastecida de agua potable.

En el caso de la electricidad, ésta llega hasta el río Correntoso, pero hacia el Oeste la población no cuenta con el servicio. La red de Gas abastece los siguientes barrios: zona centro, Piedritas, Once, Calafate, barrios nuevos como Margarita, zona del Puerto, Peumayén, Pinar, y los barrios privados (Lagos del Correntoso, El Manzano, Cumelén). Se puede observar que los barrios que se encuentran hacia el oeste no tienen red de gas (barrio Parque Arauco, Las Bandurrias y Villa Correntoso).

En temporada turística se presentan serios problemas de abastecimiento en horarios de mayor consumo.

La localidad no cuenta con una red cloacal. Se utiliza el sistema de tratamiento individual y los efluentes desembocan en el Lago Nahuel Huapi. Si bien hasta el momento no surgen problemas de dimensión por este motivo, es de gran importancia tener en cuenta la dinámica de los procesos naturales y su degradación.

En cuanto a **Comunicaciones** la Villa cuenta con servicio telefónico con telediscado incorporado a la red nacional de telecomunicaciones (888 líneas instaladas).

Desde 1981 la localidad tiene su propia repetidora de TV que

emite canal 10 y canal 7 de Neuquén. También cuenta con servicio de televisión por cable y con Radioemisora local. El acceso a los servicios informáticos de Internet proveen de una mayor fluidez informacional a los usuarios que pueden disponer de él.

El servicio postal -Correo y Estafeta Postal- presta los siguientes servicios: postal, telegráfico, monetario, caja de ahorro, y reparto a domicilio de la correspondencia.

Después de analizar los elementos de la infraestructura para Villa la Angostura, podemos presentar los aspectos referidos a la funcionalidad que adquieren las redes espaciales vinculadas a la infraestructura.

Vinculación, Articulación Regional y Funcionalidad Territorial

La identificación y el análisis de las redes de infraestructura de Villa La Angostura nos permiten aproximarnos a las articulaciones y vinculaciones regionales que éstas promueven. Si bien la ciudad se organiza en función de la actividad turística y cuenta con la infraestructura que la misma requiere, es al mismo tiempo fuertemente dependiente de otras ciudades de la región.

Por ejemplo, la funcionalidad que adquiere la ruta nacional N°231 no sólo se debe al turismo ya que la población de Villa La Angostura presenta una fuerte dependencia hacia San Carlos de Bariloche, que se espacializa en esta vía en cuanto al abastecimiento de bienes de primera necesidad, debido a las ventajas comparativas a nivel económico y de mercado. En cuanto al abastecimiento mayorista, los comercios lo realizan directamente desde Buenos Aires, el Alto Valle y en menor medida de Bariloche.

Las necesidades de asistencia de salud es otro factor de importancia, ya que Bariloche cuenta con una mayor infraestructura en este aspecto.

Por otra parte, a nivel judicial, como se dijo anteriormente, la localidad depende de Junín de los Andes.

Así como Villa La Angostura presenta una fuerte dependencia con respecto a San Carlos de Bariloche, también tiene influencia sobre otros asentamientos más pequeños. Así Villa Traful depende de la delegación de Vialidad Provincial de San Martín de los Andes

para la realización y mantenimiento de sus caminos, pero las actividades financieras y sanitarias dependen de Villa La Angostura. En el sistema educativo la relación es con la delegación de Junín de los Andes y la provisión de bienes y servicios depende de San Carlos de Bariloche.

Otra vinculación de gran importancia es la que históricamente ha tenido la localidad de Villa La Angostura con Chile por medio del paso Cardenal Samoré, que está habilitado todo el año, y por el cual pasa alrededor del 73% del total de turistas que se desplazan de un país a otro.

Las redes materiales de la Infraestructura del transporte tienen un efecto multiplicador en toda la infraestructura restante, basada en la demanda turística, ya sea en cuanto a los servicios básicos y de comunicaciones. Al mismo tiempo, impone un dinamismo territorial que en muchos casos escapa a la capacidad de planificación y gestión locales. Recordemos el fuerte crecimiento de la infraestructura edilicia dedicada al turismo a partir de 1990.

Por otra parte, proyectos puestos en marcha como la Avenida de Circunvalación y el Corredor Bioceánico, actúan como puentes de articulación y vinculación supranacional más allá de las consecuencias locales que su funcionamiento traería. Estos emprendimientos crean conflictos con las redes preexistentes, materiales y simbólicas, e implican una nueva dinámica en la organización del espacio.

La Organización Espacial: Entre dos alternativas

Si bien el estudio de la organización del espacio es complejo y debe ser abordado en todas sus dimensiones, el análisis de la infraestructura a diferentes escalas nos permite adentrarnos desde esta perspectiva, a la conformación e interacción de dos proyectos de ciudad que implican diferentes organizaciones espaciales y que constituyen redes materiales y simbólicas diferentes.

Villa La Angostura como Aldea de Montaña

Villa La Angostura concretó definitivamente su perfil económico como aldea de montaña, de turismo familiar y de bajo

impacto ambiental, a partir de la década del '90. Desde entonces, todas las entidades intermedias y la Municipalidad trabajan para mantener y mejorar la imagen de aldea, priorizando la naturaleza y apuntando a fortalecer una identidad armónica con el medio ambiente que la rodea. De esta manera, se apunta a generar una imagen única y diferenciada de otras localidades turísticas de la región. El turismo con el que cuenta la villa, tanto en invierno como en verano, está constituido por familias de buen nivel adquisitivo, que buscan la tranquilidad, el contacto con la naturaleza y actividades ecológicas, todo combinado con un adecuado nivel de servicios. Para mantener intacto este perfil se oponen al turismo estudiantil. Pese a que en temporada baja los ingresos económicos de la localidad son insuficientes, esta determinación permanece inalterable. A esta postura se le suma la referida al Corredor Bioceánico de transporte, que se proyecta hacer a través del paso Cardenal Samoré y que "indefectiblemente impactaría no sólo sobre el Corredor turístico ya existente, sino también sobre su medio ambiente" (RÍO NEGRO; 5/6/98).

El esfuerzo por mantener esta imagen y el perfil económico que implica, pudo constatar en entrevistas realizadas en trabajo de campo a actores sociales con diferentes roles en la localidad. Tanto el sector político, -intendente, funcionarios- como la ciudadanía en general (pero sobre todo vinculados al principal sector económico), manifiestan una férrea adhesión a esta imagen¹⁶.

En general, las decisiones que se toman en cuanto al desarrollo de este perfil están impulsadas fundamentalmente por los actores directamente beneficiados por la actividad turística. Dentro del Corredor de los Lagos, la "aldea de montaña" es el principal producto de marketing de la Villa. Consecuencia de ello es la evolución de la infraestructura edilicia para el turismo de acuerdo con esas características, las tendencias ascendentes del negocio inmobiliario y la compra de grandes predios de alto valor paisajístico

¹⁶ Durante una de las Jornadas de Desarrollo Turístico el debate sobre estos temas fue intenso. Los participantes ya se encontraban trabajando en iniciativas de gestión opositoras a las múltiples consecuencias de la concreción del Corredor Bioceánico para Villa La Angostura.

por personas de elevado poder adquisitivo.

En función de ello se organizaron las Jornadas de Desarrollo Turístico, que son un valioso aporte para el afianzamiento de la actividad económica y para el planteo público de deseos de un sector social que no desconoce las dimensiones de impactos sociales y medioambientales, pero al mismo tiempo son un claro ejemplo de los esfuerzos por mantener un perfil turístico que hasta ahora ha demostrado que es eficiente a los efectos de la circulación y acumulación de capital.

Villa La Angostura como Punto de Tránsito para articular y vincular:

Los intenciones del sector político de Neuquén y Río Negro, y de agentes privados vinculados a empresas nacionales y extranjeras, de poner en funcionamiento el Corredor Bioceánico, proyectan la imagen de Villa La Angostura como punto de tránsito y alteran seriamente la imagen anterior. A pesar de las pugnas provinciales por la concreción de la ruta de tránsito comercial por una u otra provincia, las razones de carácter funcional en cuanto al cruce internacional se refiere, promueven el paso Cardenal Samoré como el mejor acondicionado para el tránsito sobre todo de transporte de carga, que inevitablemente se acerca a Villa la Angostura.

Los actores y agentes involucrados, empresas de transporte chilenas, argentinas y brasileñas (FREIRE, 1997), y políticos provinciales y nacionales, confirman que este proyecto de ciudad, hoy inminente, es el resultado de decisiones exógenas.

Esta imagen promueve además fricciones entre actores económicos locales, interprovinciales y regionales, y crea una red que juega en contra de la construcción de una solidaridad horizontal entre actores sociales.

Entre ambas organizaciones espaciales de ciudad, existe un "background", una red de esencia simbólica pero claramente visible en los elementos del paisaje marginal de la ciudad, de gestión horizontal, que completa la identidad de Villa la Angostura. **Ésta posee escasa importancia en la toma de decisiones y es la receptora de las consecuencias positivas o negativas de las**

gestiones de otros actores sociales. En este caso, es posible que se flexibilice el tipo y la oferta laboral, las proyecciones en este sentido son supuestos y requieren de un análisis más riguroso.

Conclusiones

Luego de haber identificado y analizado los elementos del espacio que conforman las redes de infraestructura de la localidad de Villa La Angostura se evidencia la importancia que éstas presentan en la funcionalidad territorial no sólo en su aspecto físico. Las redes se presentan como factores de desarrollo para las actividades que el hombre realiza en el territorio. Si bien el análisis se realizó tomando en cuenta las redes actuales, la transformación y la incorporación de nuevas redes modifican el territorio y la identidad de sus habitantes, en una relación dialéctica.

Cuando un área se ve sometida a incorporar formas o elementos espaciales en pos del aumento del capital y de la rentabilidad de actores exógenos (o endógenos pero minoritarios), como es en este caso la transformación de la infraestructura del transporte, nos encontramos frente a un conflicto socioespacial que se manifiesta de diferentes formas. Algunos actores se ven directamente afectados en sus intereses particulares, otros, alegan el renunciamiento a un estilo de vida elegido, "tranquilo y no contaminado". La sociedad local se ve sometida a tensiones más numerosas y profundas.

Los dos proyectos e imágenes de ciudad se presentan de manera opuesta, y las redes materiales o simbólicas que les dan sustento, inseparables de la cuestión de poder, actúan como fuerzas que en su confrontación dialéctica, construyen el espacio de manera desfasada: el paisaje cambia más rápidamente que el debate por los caminos a seguir y las decisiones a tomar. Villa La Angostura va conformando una imagen de ciudad que presenta dialécticamente las dos funciones ya descritas. Desde esta realidad de intereses contrapuesta, la construcción y organización del espacio puede traer consecuencias negativas y fracturar aún más la realidad socioespacial.

Claros ejemplos de lo anterior son las desigualdades que se manifiestan hoy en el territorio a través de las redes analizadas: no

toda la localidad cuenta con las redes básicas como son los servicios de electricidad, gas, agua, caminos accesibles. La zona oeste de la localidad es la más marginada en este aspecto a pesar de encontrarse más cerca de llegar al acceso de estos servicios que los barrios privados que se encuentran más alejados del centro de la ciudad.

Por último el proyecto del Corredor Bioceánico ha promovido un conflicto entre los habitantes de la localidad, como se mencionó anteriormente. Si bien la situación es preocupante en cuanto a las potenciales consecuencias negativas sobre el medioambiente, sustento de la identidad turística, toda acción contraria al actual proceso de integración y al circuito económico global puede estar destinada al fracaso si no se ajusta adecuadamente a niveles socioespaciales mayores. Esto tampoco asegura escapar a las decisiones de las fuerzas exógenas prevalecientes ni asegura recibir los frutos de tal sacrificio.

La aceleración de los cambios espaciales que esto implica, nos lleva a convencernos de la necesidad de convergencia de proyectos para la organización del espacio. Las tensiones entre acciones y mensajes son claras, por lo tanto es inminente la necesidad de articular el conjunto de redes que ellas integran. Punto de partida es entonces comenzar la ardua tarea de promover, al decir de Benko (BENKO, 1996) la unificación de los espacios de decisión. Esto implica necesariamente afianzar los mecanismos del consenso y aumentar la participación de las redes de base, entendidas como el conjunto de actores sociales que no tienen una participación directa en la toma de decisiones pero que **son los que reciben las consecuencias de los efectos multiplicadores o recesivos de la actividad económica y de las tomas de decisiones.**

La comprensión de la dinámica de la Organización del Espacio podrá ser entendida en todas sus dimensiones y promover la equidad social cuando actúen en el territorio redes materiales y redes simbólicas que sean el producto de toda la formación social que construye ese espacio. Debemos ser conscientes de que el poder de gestión entre las distintas redes en conflicto es extremadamente dispar. Los intereses de los capitales transnacionales se enfrentan con agentes locales de escaso peso a nivel político y decisonal. Es en este

aspecto consideramos que el Estado debe recuperar la función inherente de protección y promoción de las políticas de desarrollo que conlleven sustentabilidad y equidad social.

Finalizando debemos mencionar la importancia del análisis de las redes ya que se puede llegar a observar gran parte del funcionamiento integral del espacio en diferentes escalas y su funcionalidad. Por ende contribuye al análisis geográfico ya que se puede comprender la organización del espacio a través del tiempo analizando sus elementos, sus funciones y las redes que construyen dicho proceso.

Tabla 1: Distancias en km desde Villa La Angostura a localidades chilenas.

| | |
|-------------------|----------|
| Aduana Pajarito | 70 km. |
| Entre Lagos | 111 km. |
| Osorno | 162 km. |
| Puerto Montt | 262 km. |
| Santiago de Chile | 1075 km. |

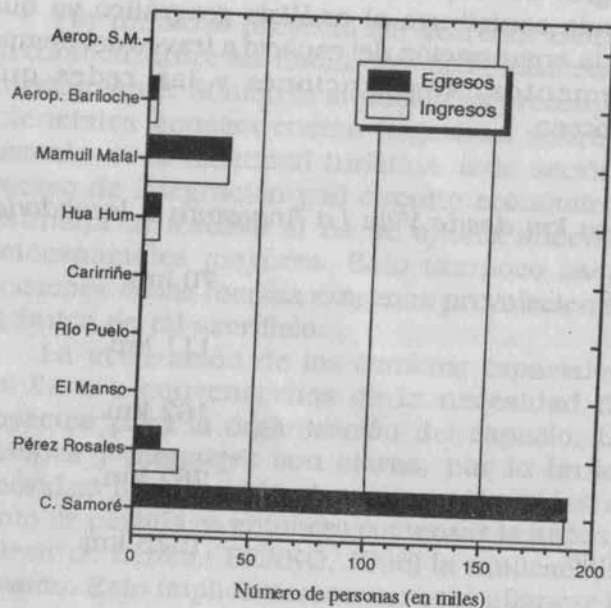
Fuente: Secretaría de Turismo V. La Angostura. 1998.

Tabla 2: Número de personas que cruzaron el Paso Cardenal Samoré en 1997 y el verano de 1998.

| AÑO | 1997 | 1998 (verano) |
|--------------|----------------|----------------|
| Ingresos | 178.351 | 107.000 |
| Egresos | 176.412 | 105.000 |
| TOTAL | 354.763 | 212.000 |

Fuente: Municipalidad de Villa La Angostura. Dirección de Turismo. Datos Estadísticos. Mayo 1998.

Figura 1: Movimiento de personas en 1996 en los distintos pasos fronterizos.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Migraciones delegación Bariloche.

Bibliografía

- "Análisis de Indicadores Turísticos de la zona Sur-Provincia de Neuquén" Secretaría de Estado de Producción y Turismo. Abril de 1997.
- ASOCIACIÓN QUETRIHUÉ. (1998). *Datos preliminares sobre la carta Ambiental de Villa La Angostura*. (Facilitados por Hugo Benítez. Subdirector Area de Frontera Villa La Angostura) Mayo 1998.
- BARRIOS, S. (1996). "A produção do espaço". *A Construção do espaço*.
- BENKO, G. (1996). "Por una geografía das redes". En *Economía, Espaço e Globalização na aurora do século XXI*. São Paulo, Editora Hucitec.
- FREIRE, M. (1997). "La Infraestructura del Transporte en el Proceso de Integración Física: Imágenes de una nueva Territorialidad para San Carlos de Bariloche". Seminario del Área Nordpatagónica. Universidad Nacional del Comahue. Inédito.
- GODOY, R. (1997), (comp.). *El Gran Libro de la Patagonia*. Alfa Grupo Editor. Buenos Aires, Ed. Planeta.
- HIERNAUX, D., LINDON, A (1997). "En qué sentido las desigualdades regionales?". En EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales. Santiago de Chile. **Vol. XXII**.
- I.N.D.E.C. (1991). "Censo Nacional de Población y Vivienda", por localidad. Serie A Nro.2. Resultados Provisionales. Neuquén. Dirección Provincial de Estadística, Censos y Documentación.
- LAURELLI, E. (1996). "Reestructuración económica en América Latina: ¿Integración o fractura de los territorios fronterizos?". En *Fronteiras en América Latina*. São Paulo, Editorial da Universidades.